



F

①9 BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENTAMT

⑫ **Offenl gungsschrift**
⑩ **DE 42 31 568 A 1**

⑤1 Int. Cl.⁵:
B 60 R 9/06
B 60 R 9/10
B 60 R 19/48

⑳ Aktenzeichen: P 42 31 568.9
㉑ Anmeldetag: 21. 9. 92
㉒ Offenlegungstag: 24. 3. 94

DE 42 31 568 A 1

㉑ Anmelder:

Hartmann, Albrecht, Dr.-Ing., 80995 München, DE;
Bauer, Jörg R., 88250 Weingarten, DE

㉒ Vertreter:

Münzhuber, R., Dipl.-Phys., 80801 München;
Boehmert, A., Dipl.-Ing.; Hoormann, W., Dipl.-Ing.
Dr.-Ing., 28209 Bremen; Goddar, H., Dipl.-Phys.
Dr.rer.nat.; Liesegang, R., Dipl.-Ing. Dr.-Ing., 80801
München; Winkler, A., Dr.rer.nat., 28209 Bremen;
Tönhardt, M., Dipl.-Phys. Dr.rer.nat., Pat.-Anwälte,
40593 Düsseldorf; Stahlberg, W.; Kuntze, W.;
Kouker, L., Dr.; Huth, M., 28209 Bremen;
Nordemann, W., Prof. Dr.; Vinck, K., Dr.; Hertin, P.,
Prof. Dr.; vom Brocke, K., 10719 Berlin;
Schellenberger, M., Dr., O-7010 Leipzig; Omsels, H.,
Rechtsanwälte, 80801 München

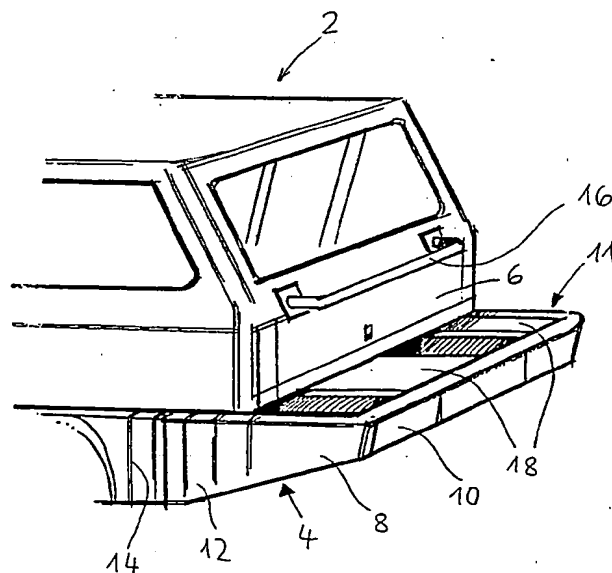
㉓ Erfinder:

gleich Anmelder

Prüfungsantrag gem. § 44 PatG ist gestellt

㉔ Gepäckhalter für Fahrzeuge

㉕ Ein Gepäckhalter für Fahrzeuge weist eine im Bereich der hinteren Stoßstangeneinheit (4) am Fahrzeug (12) verborgen mitgeführte Plattform (11) auf, die zur Gepäckaufnahme in eine etwa horizontale, zur Gepäckaufnahme betriebsbereite Lage am Heck des Fahrzeuges (2) bringbar und abstützbar ist.



DE 42 31 568 A 1

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

BUNDESDRUCKEREI 01. 94 408 012/276

7/40

Die Erfindung betrifft einen Gepäckhalter für Kraftfahrzeuge, wie Personenkraftwagen, Transporter, Anhänger dafür und dergleichen.

Es ist bekannt, am Heck von Kraftfahrzeugen Gepäckhalter in Form von Rohrgestängen oder dergleichen stationär anzubringen. Solche Gepäckhalter erfordern Montagearbeit durch den Benutzer. Um häufiges An- und Abmontieren des Gepäckhalters zu vermeiden, wird er deshalb am Heck des Fahrzeuges auch dann belassen, wenn er nicht zur Beförderung von Gepäck benötigt wird. Er beeinträchtigt in diesem Fall die Ästhetik und die Zugänglichkeit zum Kofferraum.

Außerdem kann er zu zusätzlichem Luftwiderstand und zusätzlichen Fahrgeräuschen beim schnellen Fahren führen.

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, einen Gepäckhalter zu schaffen, der die beschriebenen Nachteile nicht aufweist, einen minimalen Aufwand zum Bringen in den Betriebszustand zum Transportieren insbesondere sperrigen Gepäcks, wie Fahrräder, bringbar ist und stets am Fahrzeug mitführbar ist, ohne die Ästhetik der Heckansicht zu beeinträchtigen, insbesondere nicht im unbenutzten Zustand.

Diese Aufgabe wird durch Anspruch 1 gelöst.

Die erfindungsgemäße Plattform läßt sich beispielsweise durch Ausschieben eines Abschnittes der Stoßstangeneinheit oder durch Abklappen von einem Heckteil des Fahrzeuges ohne langwierige Montagearbeiten einfach durch Schieben oder Klappen in Betriebsstellung bringen. Im Ruhezustand ist der Gepäckträger eingeschoben oder an das Heck angeklappt, so daß die Ästhetik des Fahrzeughecks insbesondere in diesem Ruhezustand praktisch nicht beeinträchtigt ist. Dies gilt aber auch für den Gebrauchszustand der beispielsweise ausgeschobenen Plattform, bei der in einer bevorzugten Ausführung aus der Stoßstangeneinheit Stützträger mit der daran hinten angebrachten Stoßstange ausgefahren werden, so daß die Heckansicht selbst in diesem ausgefahrenen Zustand nicht nachteilig verändert wird.

Weitere vorteilhafte Einzelheiten der Erfindung ergeben sich aus den Unteransprüchen.

Die Erfindung ist im folgenden anhand schematischer Zeichnungen an Ausführungsbeispielen mit weiteren Einzelheiten näher erläutert.

Es zeigen:

Fig. 1, 2 perspektivische Heckansichten einer ersten Ausführung der Erfindung, wobei in Fig. 1 der erfindungsgemäße Gepäckhalter im Ruhezustand und in Fig. 2 in betriebsbereitem Zustand gezeigt ist;

Fig. 3 eine abgewandelte Ausführung der Erfindung mit an teleskopartig ausschließbaren Stützträgern angebrachter Stoßstange in eingefahrenem (gestrichelt) und ausgefahrenem (durchgezogen) Zustand;

Fig. 4 eine teilweise aufgebrochene Heckansicht der Ausführung nach Fig. 3;

Fig. 5 eine perspektivische Ansicht einer weiteren Ausführung der Erfindung mit in betriebsbereite Stellung ausgeklappter Plattform;

Fig. 6 eine Schnittdarstellung durch Heck und Plattform nach Fig. 5;

Fig. 7 eine Variante der Ausführung nach den Fig. 1 und 2 ebenfalls in perspektivischer Heckansicht mit einer Plattform mit Auffahrrampe in betriebsbereiter Stellung.

Das Heck eines Kombi-Fahrzeuges 2 gemäß Fig. 1 und 2 weist in üblicher Weise eine Stoßstangeneinheit 4

auf, die elastisch und plastisch verformbar ist, derart, daß sie einen Stoß bis zu einer bestimmten Auffahrgeschwindigkeit unbeschadet übersteht.

In üblicher Weise ist am Heck eine Kofferraumklappe 5 6 vorgesehen. Statt dessen könnte auch eine in ihrer Gesamtheit öffnbare Hecktür vorhanden sein.

Die seitlichen hinteren Schenkel 8 der Stoßstangeneinheit 4 mit Stoßstange 10 sind je über eine ziehharmikaartige Struktur 12, die im Ruhezustand zusammengeklappt (Fig. 1) und im betriebsbereiten Zustand ausgezogen (Fig. 2) ist, an einer Stützstruktur 14 an der Fahrzeugkarosserie abgestützt.

Oberhalb der Heckklappe 6 ist ein Bügel 16 angebracht, der hauptsächlich zum Festzurren von Gepäck dient.

Die gemäß Fig. 2 durch Ausziehen der Stoßstangeneinheit 4 gebildete Plattform 11 dient zur Aufnahme insbesondere sperriger Gepäckstücke, wie Fahrräder, Skier, kurze Windsurfer oder dergleichen auf einem oder mehreren zusätzlich auflegbaren oder integrierten, mit herauschiebbaren Abdeckböden 18.

Bei der Ausführung nach den Fig. 3 und 4 sind gleiche Teile mit gleichen Bezugszeichen versehen. In diesen Zeichnungen ist eine mögliche Konstruktion der ausschließbaren Stoßstangeneinheit 4 verdeutlicht. So sind in Fig. 3 am Fahrzeug befestigte Kastenträger 22 erkennbar, in welche teleskopartig Stützträger 24 ein- und ausschließbar sind. An den freien Enden der Stützträger 24 ist die eigentliche Stoßstange 10 befestigt. Ebenfalls erkennbar ist ein aus dem Fahrzeugheck mit ausschließbarer, oberhalb der fahrzeugfesten Kastenträger 22 und der Stützträger 24 angeordneter Abdeckboden 18.

Im übrigen sind Konstruktion, Handhabung und Nutzung des Gepäckträgers nach den Fig. 3 und 4 gleich wie bei dem Gepäckträger nach den Fig. 1 und 2.

Bei der Ausführung nach den Fig. 5 und 6, bei der für Teile mit gleicher Funktion wiederum gleiche Bezugszeichen wie in den Fig. 1 bis 4 verwendet sind, weist das Fahrzeug eine Hecktür 7 auf, welche in ihrem unteren Abschnitt eine Aussparung 9 hat. In dieser Aussparung ist im Ruhezustand (nicht gezeigt) eine Plattform 11 aufgenommen, welche über eine horizontale Schanierachse 13 in der durch den Drehpfeil in Fig. 5 angedeuteten Weise aus der Aussparung 9 in betriebsbereite Stellung gemäß den Fig. 5 und 6 herausklappbar ist. In diesem Zustand stützt sich der heckseitige Teil der Plattform 11 auf dem hinteren Abschnitt 15 der Stoßstangeneinheit 4 ab.

Insbesondere in diesem Fall, aber auch bei den beschriebenen Ausführungen, kann die Plattform am Fahrzeugheck zusätzlich über elastische Spannseile oder dergleichen abgestützt sein, die Fig. 6 mit der Bezugszahl 17 bezeichnet sind und zwischen dem Bügel 16 und dem äußeren Ende der Plattform 11 gespannt sind und vom Benutzer nach Bedarf in dafür vorbereitete Ösen oder dergleichen an der Plattform 11 über die Gepäckstücke zu deren elastischer Halterung und gleichzeitig zur zusätzlichen Abstützung der Plattform 11 selbst eingehängt werden können.

Die Ausführung nach Fig. 7 zeigt eine Variante der Ausführungen nach den Fig. 1 und 2, wobei eine Auffahrrampe 28, welche die gleiche Länge wie die ausgeschobene Plattform 11 haben kann, um eine horizontale; parallel zur Längsrichtung des Fahrzeuges verlaufende Schanierachse 30 seitlich zum Fahrzeug abklappbar ist, um so das Herauffahren auf die Plattform 11 von Fahrrädern, leichten Motorrädern, aber auch von Rollenkoffern oder sonstigen roll- oder gleitbaren Gepäckstücken

zu ermöglichen.

Der erfindungsgemäße Gepäckhalter läßt sich sowohl in ein Kraftfahrzeug als auch in einen Anhänger dafür integrieren. Der Gepäckhalter kann auch nachträglich als Anbausatz geliefert und montiert werden. Seine Teile können aus Metall und/oder Kunststoff bestehen.

Patentansprüche

1. Gepäckhalter für Fahrzeuge, **dadurch gekennzeichnet**, daß am Heck des Fahrzeuges (2) im Bereich der hinteren Stoßstangeneinheit (4) eine am Fahrzeug verborgen mitgeführte Plattform (11) in etwa horizontale Lage bringbar und zur Gepäckaufnahme abstützbar ist. 10
2. Gepäckhalter nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Plattform (11) von einem nach hinten ausschiebbaren Abschnitt der Stoßstangeneinheit (4) selbst gebildet ist. 15
3. Gepäckhalter nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß die Plattform (11) aus der Stoßstangeneinheit (4) nach hinten ausschiebbare Stützträger (24) mit daran hinten angebrachter Stoßstange (10) aufweist. 20
4. Gepäckhalter nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Plattform von einem in das Fahrzeugheck, insbesondere auf die Stoßstangeneinheit, steckbaren Teil gebildet ist. 25
5. Gepäckhalter nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß ein mit der Plattform (11) ausschiebbarer oder darauf auflegbarer Abdeckboden (18) vorgesehen ist. 30
6. Gepäckhalter nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Plattform (11) eine von der Stoßstangeneinheit gesonderte, ausschiebbare, ansteckbare oder vom Fahrzeugheck abklappbare Platte umfaßt, die im betriebsbereiten Zustand auf der Stoßstange (bei 15) und/oder am Fahrzeugheck abgestützt ist. 35
7. Gepäckhalter nach einem der Ansprüche 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, daß zu der Plattform (11) eine Auffahrrampe (28) gehört, die auf den Boden abklappbar an der Plattform angebracht ist. 40
8. Gepäckhalter nach Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet, daß die Auffahrrampe (28) in Richtung seitlich zum Fahrzeugheck (2) abklappbar ist. 45
9. Gepäckhalter nach einem der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß ein Bügel (16) zum Festzurren von Gepäck am Fahrzeugheck (2) angeordnet ist. 50

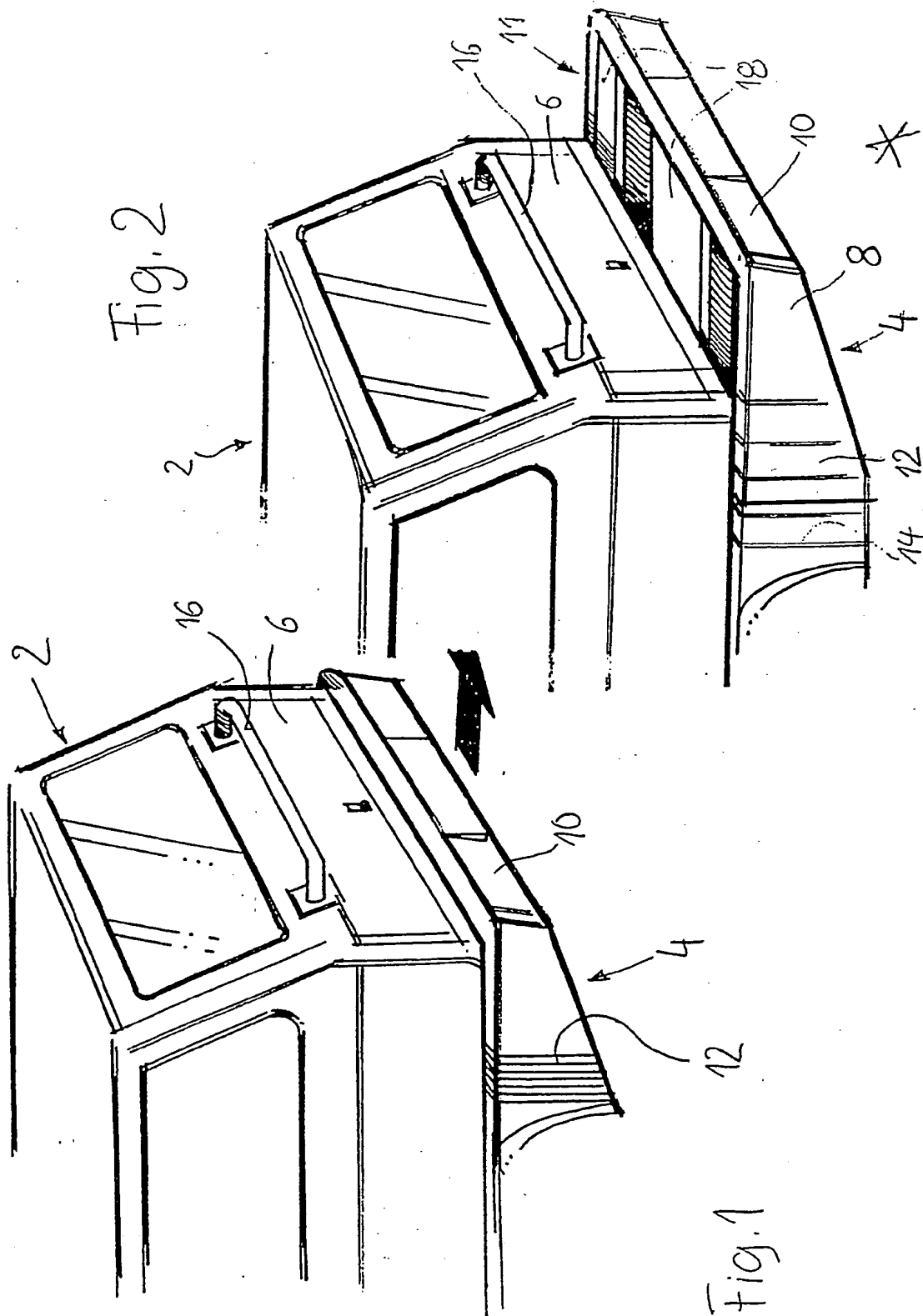
Hierzu 4 Seite(n) Zeichnungen

55

60

65

- Leerseite -



Nummer:

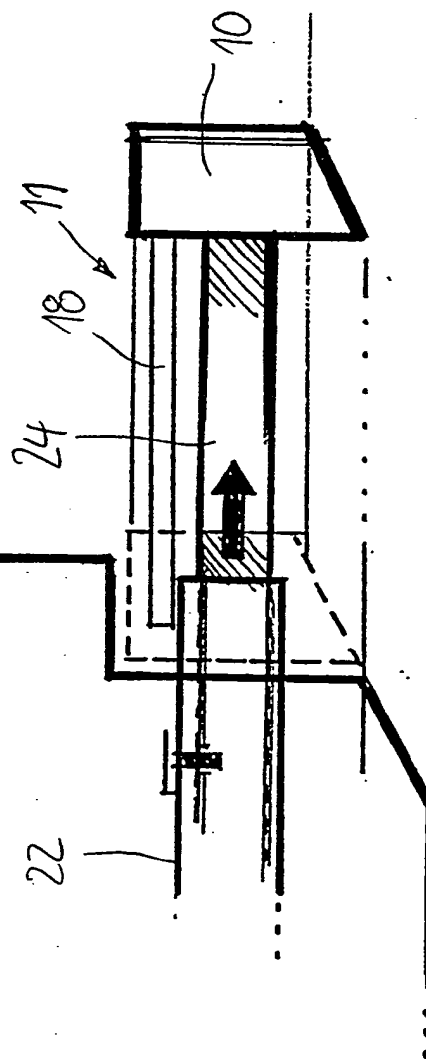
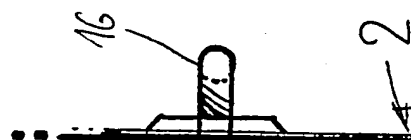
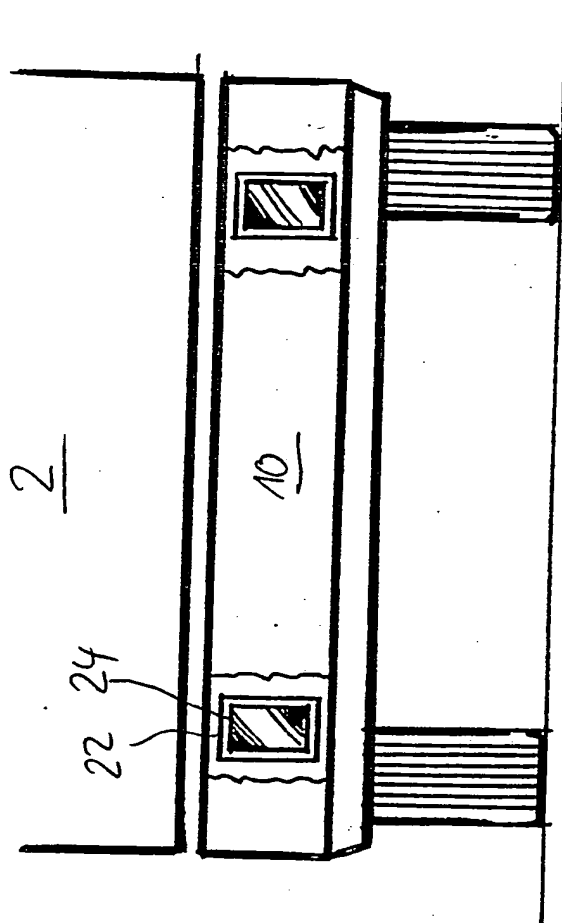
Int. Cl.5:

Offenl gungstag:

DE 42 31 568 A1

B 60 R 9/06

24. März 1994



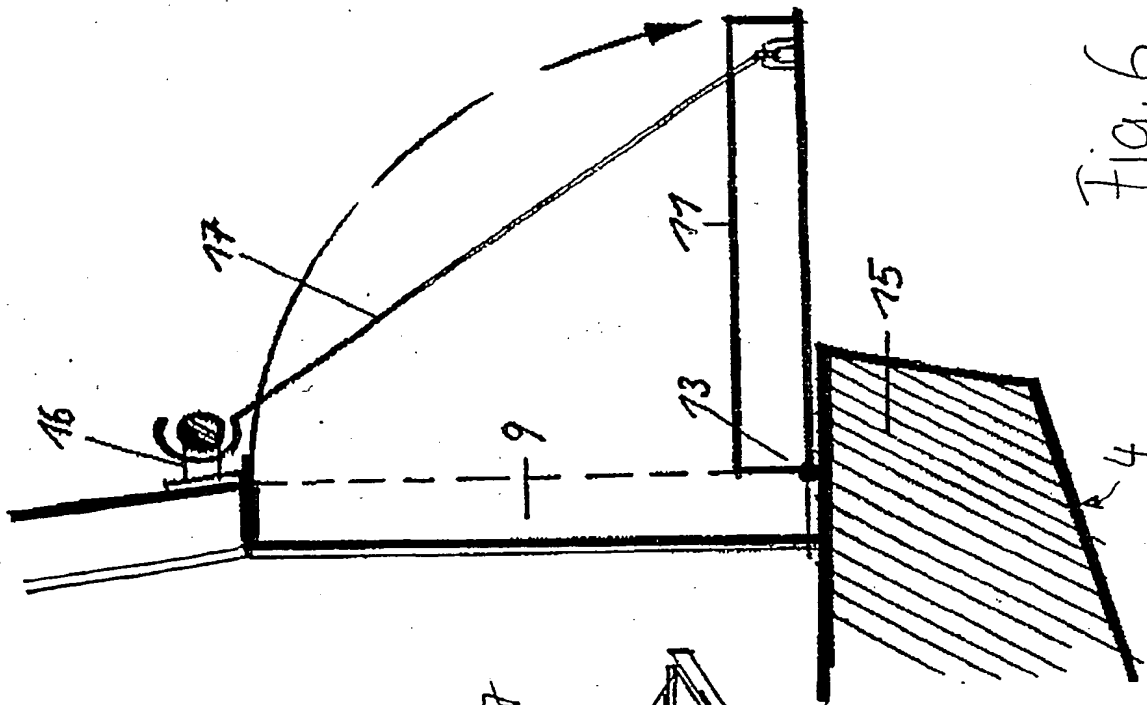


Fig. 6

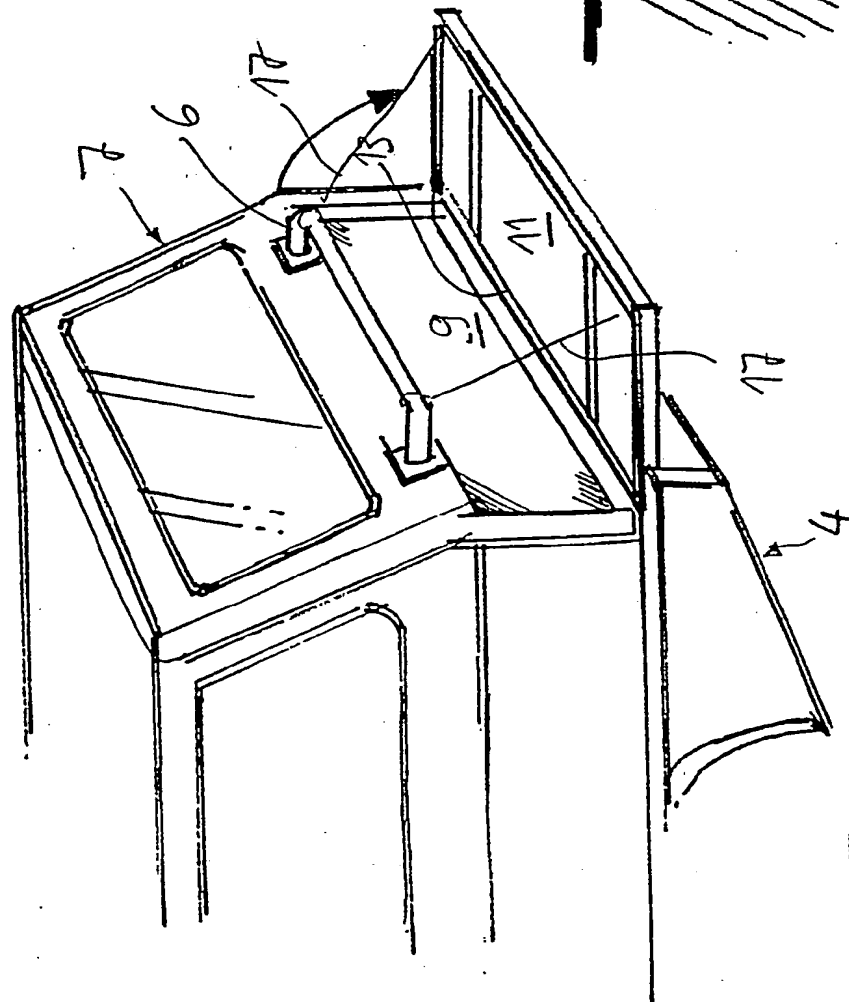


Fig. 5

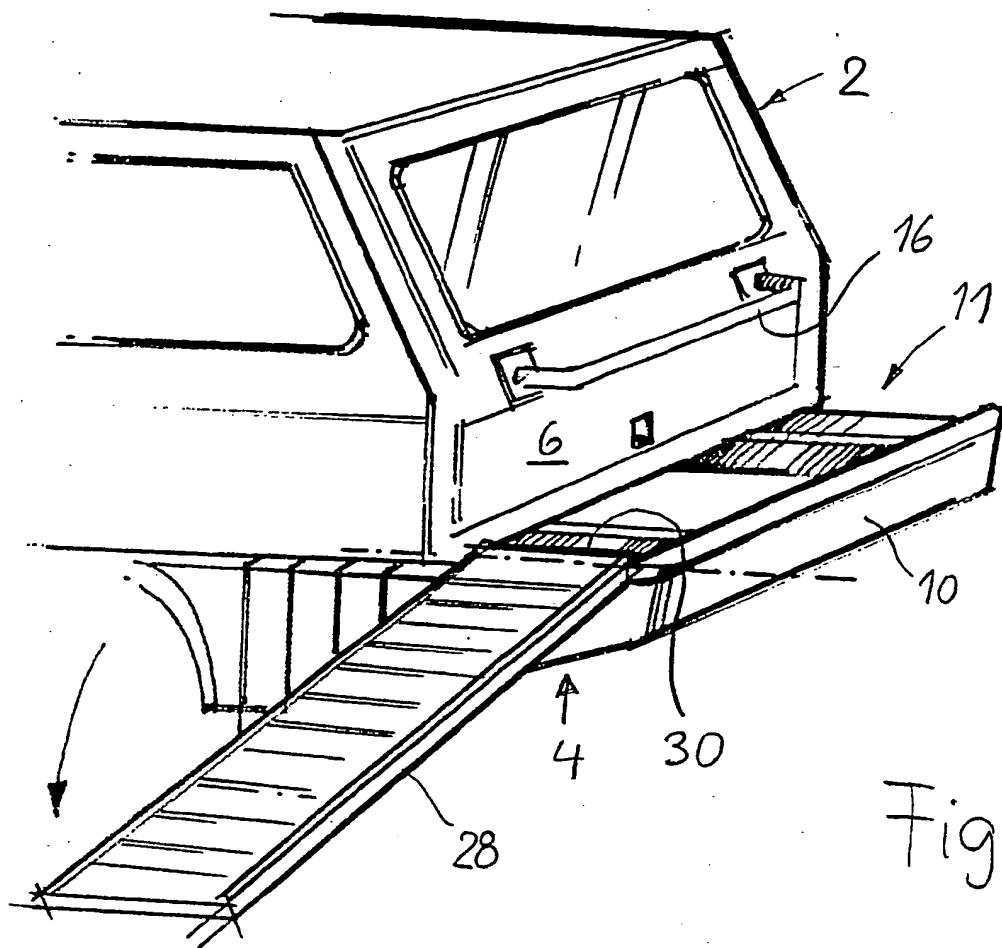


Fig. 7